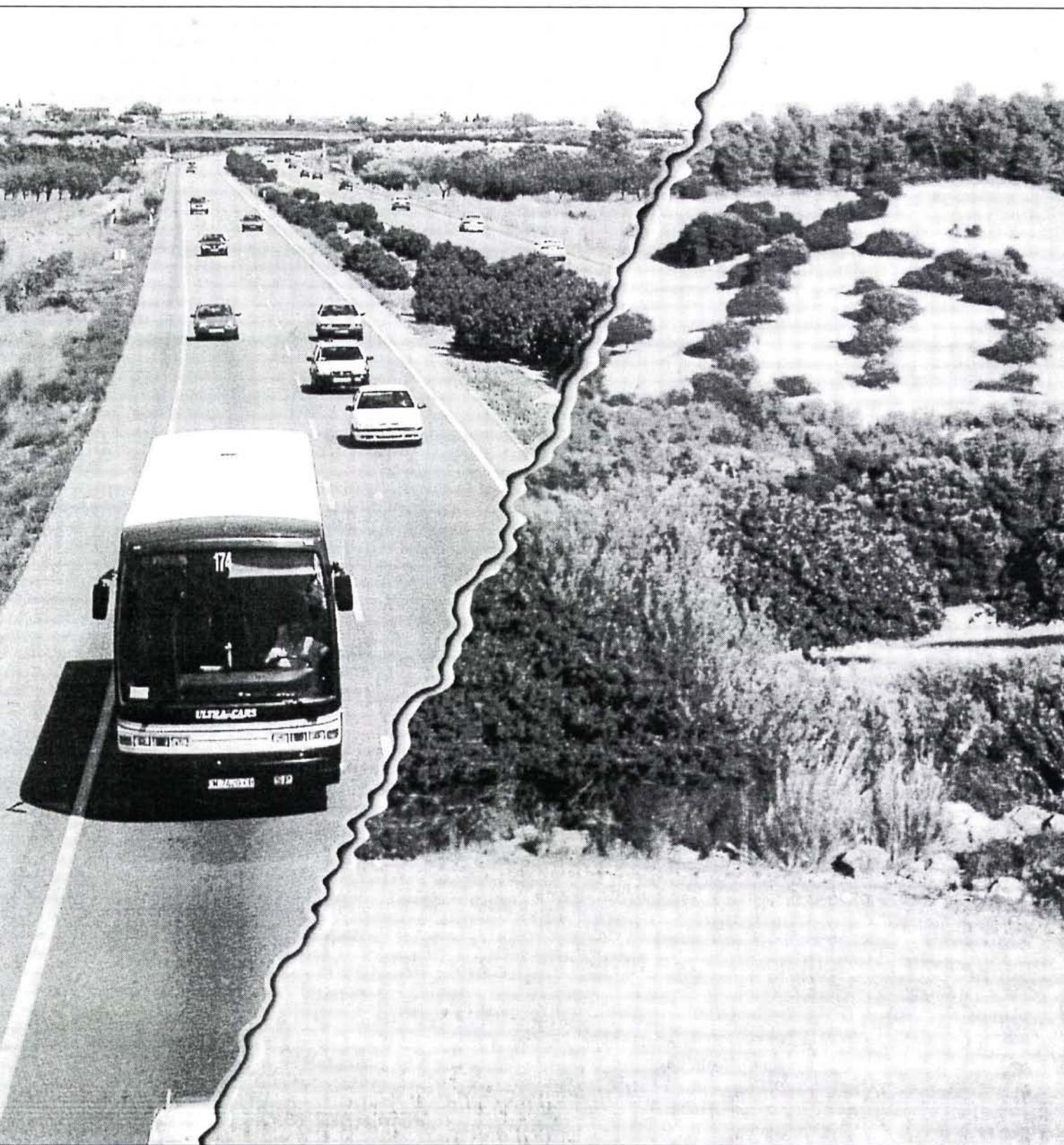


MONOGRÀFIC FIRES 1997

LLUCMAJOR

de pinte en ample



L'AUTOPISTA A DEBAT

A manera de presentació

“He mirat aquesta terra” -digué el poeta-, i de l'horitzó hem vist arribar altra vegada -una vegada més, i en van no sabem ja quantes- negres nuvolades d'atemptat mediambiental sobre aquesta terra. Són les negres nuvolades que pregonen una nova autopista que passarà a través del nostre municipi de Lluçmajor cap als veïns del Llevant. Una nova autopista que, per tant, traspasarà el Migjorn i el Llevant d'aquesta terra.

En honor a la veritat, foren els amics de l'Associació de Comerciants, i amb ells els de l'Unió de Pagesos, qui primer s'adonaren de la necessitat de reflexionar i moure's front al projecte d'autopista, amb l'acte públic que organitzaren el passat 29 de maig al Recreatiu. Rera el seu primer impuls, ciutadanes i ciutadans de Lluçmajor ens hem anat arreplegant per constituir la PLATAFORMA ANTIAUTOPISTA de Lluçmajor, una entitat cívica, democràtica i oberta a tothom que vulgui pensar i treballar per evitar una nova malmesa al nostre territori.

Un altre any arriben les Fires i la PLATAFORMA entén que com un deure moral front a la ciutadania oferir un instrument de serena reflexió i de lliure debat quan tenim a les portes un projecte d'infraestructura que tant pot condicionar la nostra vida, individual i col·lectiva, en el futur més immediat.

Des de les seves primeres accions els integrants de la PLATAFORMA ANTIAUTOPISTA de Lluçmajor hem estat i estam convençuts que és una indefugible responsabilitat de convivència democràtica l'exercici dels drets d'expressió, a la informació i a la participació. Aquesta és la raó d'esser d'aquest monogràfic, fet amb l'esforç desinteressat de quants han volgut col·laborar-hi i amb l'ajut inestimable de Lluçmajor de pinte en ample. A tots ells i a vosaltres, lectors, gràcies i bones Fires!. 🍷

Antoni Artigues.

**Coordinador de la PLATAFORMA
ANTIAUTOPISTA de Lluçmajor.**

No volem autopistes a Mallorca

Associació de Comerciants i Empresaris de Llucmajor-PIMEM

El comerç i l'activitat empresarial, d'ençà, es caracteriza per la seva capacitat d'adaptació als canvis destacant-se en els darrers temps, i amb el suport de les institucions insulars, en la promoció activa dels territoris en els quals exerceix la seva activitat empresarial. En són exemples les tasques de recuperació, per part de les associacions territorials de PIMEM, de festes tan nostrades com les del Botifarró a Sant Joan i Sa Taparera a Campos entre d'altres, així com el redreçament de les fires locals a tots els indrets de la nostra geografia desenvolupant l'entorn pròxim i fent esdevenir el marc idoni per potenciar un intercanvi enriquidor que defineix una identitat col·lectiva amb la qual l'empresa i el comerç local pot adreçar la seva oferta.

L'Associació de Comerciants i Empresaris de Llucmajor, d'ençà el seu reagrupament ve preocupant-se del devenir, quant a oferta comercial a la vila, mostrant especial interès per la dinamització comercial i empresarial al nostre poble com són ara la participació a les fires locals la voluntat d'institucionalitzar "Es Firó" com a dia del comerç i l'empresa del poble de Llucmajor, potenciant l'utilització d'un eslogan comú com és el de "Llucmajor tot un món" i reforçant el mercat dels divendres plantejant, com va fer, la possibilitat d'ampliar l'oferta comercial d'aquesta jornada al carrer de Bisbe Taixaquet donant oportunitat que el propi comerç de la vila prengué el protagonisme utilitzant la nova àrea comercial del mercat per a la projecció del producte propi i l'oferta nadiva.

Un cop més va esser pels mitjans de comunicació i en tertúlies de cafè que ens vàrem assabentar del projecte d'autopista de Llevant. Una infraestructura que de ben segur, per a bé o mal, afectarà a la nostra realitat co-

mercial i social.

El passat dia 2 d'Abril a la Sala de Plens de l'Ajuntament de Llucmajor amb l'assistència d'un nombre considerable d'associats (73); tractàrem entre d'altres temes de la futura Autopista de Llevant per la qual, unànimament, el nostre col·lectiu mostrà un rebuig fonamentat essencialment en el perjudici comercial que es pot preveure. Consultats els nostres associats, i en conseqüència a les decisions preses, la Junta Directiva de l'Associació de Comerciants i Empresaris de Llucmajor PIMEM, acordàrem iniciar un seguit d'accions i consultes per tal d'assabentar-nos de les conseqüències comercials i socials que esdevindrien després d'un projecte d'aquestes característiques.

Des d'aquest principi manifestàren la necessitat, a l'hora d'empendre una obra d'aquestes magnituds que esdevenen socials, de realitzar estudis d'impacte social i ambiental alhora que consideràrem oportú establir el diàleg constructiu amb les entitats pertinents i altres organitzacions civils que finalitzaren en l'encapçalament junt amb l'Unió de Pagesos de la Plataforma Antiautopista de Llucmajor, en un acte públic que tingué lloc al teatre Recreatiu el passat mes de maig i que més tard ens conduí a formar part de la Plataforma antiautopista de Mallorca.

La infraestructura viària que al llarg dels temps ha anat configurant-se en la qual avui coneixem, empram, i empren, és la que constitueix, urbanísticament, l'accés a l'activitat empresarial i comercial que avui per avui manté una població determinada ocupada. Un col·lectiu considerable i que sols en el sector comercial, al municipi de Llucmajor, representa 335 establiments comercials, que constitueixen com a mínim 335 famílies, dels quals almenys un 30% no fa molts

d'anys optaren per instal·lar-se a la Ronda de Llucmajor per tal d'adaptar-se al canvi estructural que suposaria i determinà un redreçament circulatori a la vila de Llucmajor.

Amb tota seguretat la possibilitat de realització del famós anell litoral, o en altres paraules emprades pels nostres governants, la possibilitat de realització de les anomenades vies ràpides, suposaria un canvi en l'estructura social del municipi de Llucmajor i de tota l'illa. L'anàlisi rigorosa a tots els nivells, del que representa l'oferta i la demanda tant comercial com turística, ens du a un acurat reflexionament sobre el sosteniment d'un creixement il·limitat que té el seu sostre en la limitació del territori insular. Per altra banda la decisió d'emprendre macroprojectes d'aquestes característiques suposa, en una societat com la nostra avançada i democràtica, la necessitat de defensar-lo i convèncer.

L'Associació de Comerciants i Empresaris de Llucmajor PIMEM, com a agrupació d'interès social i econòmic, front a la possibilitat de construcció d'aquest macroprojecte viari que suposaria l'Autopista de Llevant no ha d'estar preocupat per l'impacte immediat que tindria sobre el col·lectiu que representa i de totes totes ha d'oposar-se a la seva possible realització reclamant un debat social recolzat per estudis de viabilitat que analitzassin tant la possibilitat d'intervenció institucional envers vies de ràpid accés com la possibilitat de redreçar l'oferta actual fins i tot arribant a la possibilitat de plantejar un creixement zero, que acomodés l'actual model i fins i tot el millorés generant processos d'esponjament i nivellació de l'oferta. Tot reclamant un pla d'ordenació del territori que respongués a la voluntat de tota la nostra comunitat balear. ☛

Autopista

Unió de Pagesos de Mallorca

Des de la seva creació Unió de Pagesos s'ha caracteritzat per la defensa dels interessos de la pagesia mallorquina, tant en l'àmbit estrictament laboral com social, cultural i econòmic.

És per això que tot d'una que vàrem tenir notícies de la possible construcció de l'autopista de llevant, i una vegada tractat el tema per l'Assamblea General de la Unió, ens posàrem en contacte amb el GOB, una de les entitats que més cura té a l'hora de vetllar per la preservació del medi ambient dins Mallorca, i amb altres entitats i organitzacions interessades en evitar que prosperin idees que, a canvi d'un suposat futur benestar social facilitin la destrucció sistemàtica del paisatge i del món rural mallorquí.

Amb aquest grup de col·lectius posàrem fil a agulla per transmetre els nostres sentiments a l'opinió pública, i concienciar la societat mallorquina sobre la barbaritat que es planeja fer i sobre l'impacte negatiu que suposarà aquesta macro-obra pel món rural mallorquí, pels termes municipals que xaparà aquest riu d'asfalt de 50 metres d'ample, i sobretot pels pagesos que es vegin afectats pel traçat.

No hem fet, ni ens toca a nosaltres fer-lo, cap gran estudi sobre l'evolució del trànsit dins Mallorca, ni sobre les possibles solucions als problemes que pateix l'automobilista ni les conseqüències que pot tenir l'aplicació d'aquestes solucions, però com a sofrits usuaris de la xarxa de carreteres illenques, hem pogut comprovar que els problemes són a punts molt concrets, i no creim de cap de les maneres que la construcció d'aquesta autopista desembossi la saturació de trànsit que hi ha, i que pateixen, que patim, els automobilistes.

Creim que s'hauria de cercar la solució a través de millorar la xarxa viària entre pobles, tantes vegades abandonades a la seva sort per l'administració, millorar les entrades a les carreteres importants (la de Palma-Manacor n'és una), i millorar, sobretot, els accessos a Palma i als pobles grans, que és on es congrien la major part dels grans embossos.

Això no vol dir que els pagesos de la Unió trobem que tothom ha de tornar "anar en carretó", som conscients que el progrés té un preu, i una part d'aquest preu és la necessitat de millorar les carreteres, per facilitar els desplaçaments entre pobles i escurçar la durada d'aquests desplaçaments. Sabem, per pròpia experiència, i ho tenim ben present, que el temps és un dels paràmetres més valuosos dins la societat que ens ha tocat viure, i així ho hem d'acceptar i actuar en conseqüència.

Però també tenim la certesa que quan dins un territori petit, com és la nostra illa, es planeja fer una obra d'aquestes dimensions i característiques, tota la societat hi perd quelque cosa, però qui més hi perd són els sectors directament relacionats amb la terra, ja que a Mallorca el territori és un bé escàs i totalment limitat pel litoral. Des del centre de l'illa, agafant qualsevol carretera cap a la costa, en haver fet una seixantena de quilòmetres (com a màxim) ja arribarem a la mar, i això vol dir quelque cosa. Creim que dins Europa, dins la Península, si que soluciona moltes coses una autopista, però dins Mallorca la part negativa pesa infinitament més que la part positiva.

No hi importa ser grans estudiosos del tema, ni grans ecologistes, ni economistes, ni eminents sociòlegs per preveure el gran impacte ambien-

tal que suposarà, ni per preveure la reacció dels turistes que vénen aquí a cercar la tranquil·litat i gaudir del paisatge, ni per suposar que el fer l'autopista serà infinitament més car que millorar substancialment la majoria de les carreteres de Mallorca, tot això sense parlar d'un tema importantíssim pel col·lectiu representat per la Unió: la pèrdua definitiva de més de 400 hectàrees (unes 600 quarterades) de terreny agrícola i dels problemes que suposarà pels pagesos de



les finques que quedin xapades per aquest riu d'asfalt a l'hora de travessar a l'altra banda animals o maquinària agrícola.

Com va dir un pagès llucmajorer, "Una autopista és com un riu, i moltes vegades els rius s'aprofiten per fer frontera entre dos països". Des de la Unió trobam que la comparació és totalment encertada, és més, veim que un riu separa les dues ribes, però dó-

na vida per allà on passa, en canvi una autopista, separant igual que un riu, no dóna més que renou, fum i mala imatge. En una paraula, per aconseguir fer un mateix desplaçament amb una mica menys de temps (qüestió de minuts, perquè les distàncies dins Mallorca són prou curtes per no poder parlar de molt més que minuts), els nostres governants consentiran que bona part de Mallorca quedi exposada a totes les contaminacions possibles: contaminació atmosfèrica, ambiental, visual, auditiva, i tots els etcèteres possibles.

Estam segurs que amb aquesta iniciativa Mallorca perdrà, tant pels residents, com pels turistes que ens visiten, tot el seu encant, i que això es traduirà en una baixada espectacular del turisme de qualitat, tan cobdiciat (almenys de paraula) per l'executiu balear. És paradoxal que en uns moments que a l'interior de Mallorca proliferen petits hotelets rurals que intenten mostrar la cara tranquil·la i bucòlica del país, i que els turistes agafen carreteres alternatives per poder gaudir del paisatge illenc, els caps-pensants del nostre Govern Balear hagin arribat a la conclusió que els mallorquins i els turistes necessitem fer desaparèixer 400 hectàrees (600 quarterades) de terreny rural per sumar-nos al culte de la velocitat i d'aquesta malaltia moderna que s'ha denominat "stress".

Creim que la construcció d'aquesta autopista no dóna resposta als interessos dels residents mallorquins, sinó als de les grans multinacionals que estan instal·lades a Mallorca, o que pretenen instal·lar-s'hi, que poden afrontar grans inversions per posar una extensa superfície comercial a cada cap de l'autopista i als accessos als principals pobles. Sabem que els polítics implicats en la seva construcció ens voldran convèncer que no és així, però nosaltres ho creim així, i en tot cas, si es fa l'autopista, el temps ens donarà la raó o ens la llevarà. Mentrestant ja tendrem la gran auto-

pista, i la inversió feta, que vol dir no poder invertir doblers a altres bandes que nosaltres considerem molt més necessitades i molt més rendibles socialment i econòmicament.

Des d'aquestes retxes, Unió de Pagesos i els integrants de la Plataforma

Antiautopista, vos demanam que ens ajudeu a aturar la construcció d'aquesta autopista. Creim que aquesta actuació és un desbarat i un desprestigi en tots els sentits, i una llosa que, amb el temps, caurà sobre pagèsia i sobre tota la societat illenca. ☹

Oh camí Llarg de Ciutat

Per Agustí Baró Bauló

Trescant pel nostre cançoner popular i en una primera ullada he pogut trobar referents a camins i odisees a la carretera que m'han refrescat l'enteniment. Aquestes lletres vol les he volgut fer arribar per tal d'entretenir aquest monogràfic.

Oh camí Llarg de Ciutat
A on vaig qualche vegada!

L'anar a Ciutat, temps enrera no era el que ara és, i tal volta podríem fer de la descentralització de serveis una de les alternatives a l'ús dels vehicles rodats per damunt de les nostres carreteres.

"En Moro" està cansat
de tirar sa diligència
i ha acabat sa paciència
d'anar i venir de Ciutat.

En Moro, en Pelut, na Pastora i d'altres eren noms que tradicionalment donàvem a les bísties d'estirar la diligència, o el carruatge. Eren bísties que de tant en tant acabaven la paciència com ara ho fan alguns conductors en fer les llarguissimes travessies a les quals ens té acostumats aquesta illa.

Erri, ou, arrera
Ei, Pastora, vine aci!
Vaig partir cap a Llubi
I he sortit a Capdepera.

Evidentment les distàncies a Ba-

lears en temps de mules no eren el que són ara, emperò pel que es veu si ensopegaves amb una amb nervi passava el que passava.

Anant p'es camí, trob clots
Que en desbaraten sa guia.
Estimat meu, no voldria
Que fosseu per a mi, algun dia
Guinavetet de dos tocs.

Que estimam la nostra terra en som molts i de tots els colors, aquesta codollada aprofundeix en el tarannà de la vida i ens avisa del qui també estima i no hi pensa dagues vegades.

Dins es meu enteniment
Hi tenc penya forta
Hi tenc la mar i Mallorca
Sa lluna, es sol i es vent.

Poc té a veure aquesta altra en carreteres, camins i vials emperò l'entenc senyera per cridar fort que la faceu. Altres tonades podríem trobar en el nostre cançoner que girasen entorn al tema com aquella que diu: Carrer de Cala Figuera, ja no me veurà tornar. Moltes, tantes que no arribariem a acabar ja mai. Pot ésser caldrà anar fent memòria per no acabar cantant quelcom com:

Adiós, carrer, carrer!
Carrer, carrer adiós.
A casa que hi van senyors
Es pobres ¿qué hi hem de fer? ☹

De les autopistes del tràfic a les autopistes de la conservació

Antoni Martínez Taberner. Professor d'Ecologia Dep. Biologia Ambiental UIB

M'agradaria parlar de les autopistes de la conservació, també m'agradaria parlar de les autopistes de la informació, de la seva velocitat i de la seva capacitat d'evitar el transport aeri i terrestre. Però la discussió encara està centrada sobre les antiquades autopistes per al transport privat.

La Naturalesa també necessita autopistes.

Hi ha unes pautes territorials ideals per conservar i potenciar al màxim el patrimoni natural i paisatgístic d'una regió. D'una manera ideal es pot esquematitzar l'estructura com a una sèries de punts neuràlgics amb anells de protecció i corredors de connectivitat.

Els punts neuràlgics són el que anomenem santuaris de patrimoni natural i, des d'un punt de vista urbanístic serien equivalents als nuclis de patrimoni cultural de les ciutats. El primer anell de protecció dels santuaris és el parc natural amb les seves particulars zonificacions, el que seria urbanísticament parlant la ciutat amb els seus eixamples consolidats. El segon anell el formen les zones tampó o gradients de conservació que correspondrien a àrees naturals o rurals d'especial interès on l'activitat humana és compatible amb la potenciació de la vida silvestre; en terminologia urbana les conurbacions. Finalment la vida silvestre i el patrimoni natural en general necessita d'uns corredors biològics que mantinguin el patrimoni natural connectat. Això és necessari perquè les espècies no entrin en deriva genètica i perquè les relacions tròfiques es puguin sofisticar i completar-se així els processos ecològics;

necessita l'equivalent a les teranyines d'asfalt, les estimades carreteres i autopistes dels senyors de l'asfalt.

Ja fa molts anys, que des de la Societat d'Història Natural suggerirem la necessitat de negociar els impactes ambientals amb millores ambientals i conservacionistes, una manera d'utilitzar un llenguatge que no ens agradava gens però que pensàvem podria ésser comprensible per als que de manera persistent no han entès el llenguatge de la ciència i el progrés postindustrial. El negoci a tractar era el següent: si fèiem impactes ambientals com una via circulatoria o quelcom de semblant estil, al mateix temps i per equilibrar també feim un parc natural o un corredor biològic o eliminam impactes paisatgístics o qualsevol altre acció que ens doni qualitat ambiental i cultural al país. Es tractava d'intentar no caure en picat dins la massificació i vulgarització a la que ens condueixen els senyors de les carreteres; però no serví de res, i no serveix de res perquè la mel no és per a la boca de l'ase i perquè la majoria de persones d'aquest país creuen que el progrés està en sobredimensionar les infraestructures viàries i poder créixer, encara més, en nombre de cotxes, d'avions, d'hotels, d'urbanitzacions, ports esportius, cementiris, camps de golf, desalinitzadores, incineradores, centrals elèctriques brutes, abocadors i en general en consum. Però créixer en parcs urbans, biblioteques, museus, parcs naturals, carreres universitàries, desalinitzadores solars, parcs eòlics, paisatges protegits... això sembla que no és progrés i, en realitat és aquí on hi ha la diferència entre fer un país vulgar, ostentós, i sense futur o un país res-

pectable, elegant i sostenible.

Fins aquí he intentat fer comprendre dues coses: per una banda que si els humans necessitem un urbanisme i una ordenació del territori, la resta d'organismes cohabitants d'aquest territori també ho necessiten. Per l'altra, que dins una època postindústria i sobretot dins una economia de serveis com la de Balears no es pot plantejar ni justificar cap obra pública impactant sobre el patrimoni si no va immersa dins una política general de conservació i potenciació del patrimoni cultural i natural del país, això és essencial si es vol assolir una societat de serveis de qualitat.

El progrés progressista o el seu progrés insostenible.

L'autopista és una caríssima barbaritat més que condueix a incrementar la massificació i donar facilitats al transport privat, el més car i manco eficient. Al mateix temps que en els fóruns internacionals civilitzats es discuteix la imposició de límits a la utilització de combustibles rics en carboni, la introducció d'estandards mínims d'eficiència energètica, l'increment de la dependència de fonts energètiques renovables o impostos internacionals sobre les emissions de diòxid de carboni per invertir en noves tecnologies eficients i netes, els cervells il·luminats de les Balears continuen pensant o venent l'asfalt i el ciment com a peces angulars del progrés, el seu progrés insostenible.

Són molts i des de fa temps, els països i les ciutats que en les seves polítiques viàries inclouen la incorporació de transports públics, particularment el tren i l'adequació de vies



verdes per a bicicletes. Estam a anys llum, per exemple, de l'organització ferroviària de la Generalitat de Catalunya, amb una política clarament conservadora; de la mateixa manera estam a anys llum de la política viària de Barcelona, una política quelcom mes social. Però per anar bé no ens hem de comparar amb cap regió Ibèrica, hem de pensar en models com el danès o ciutats com Munich. Si un fa aquest exercici, llavors comprèn perquè als de Balears ens miren amb condescendència des dels països civilitzats i ens adjudiquen treballs com el d'entretenir europeus del nord mentre disipen energia en sexe alcohol i renou, o com el d'emblanquinar diner fosc tancant i barrant el territori que venem.

En qualsevol cas els ferrocarrils que arriben als centres de les ciutats eviten la massificació de les carreteres i, sobretot la de la ciutat. Per altra banda la capitalització dels pobles de Mallorca (hauriem de dir barriades de Palma) que tenen estació de tramvia és contundent i si no ho pensau així intentau comprar una casa a un poble que té estació funcional i a un que no en té i veureu la diferència.

A Mallorca existeix una bona xarxa ferroviària incomprensiblement inutilitzada, un bon grapat d'estacions infrautilitzades i moltes mal venudes (algun dia el periodisme d'investigació hauria de publicar la ruta de la venda de les estacions de Mallorca). Per altra banda sembla sorprenent

que en la gran quantitat de territori que s'ha urbanitzat i que s'està urbanitzant constantment no hi hagi, ni sols per atzar, una urbanització que tenguí als carrer les línies verdes, peatonals i ciclistes. Sols trinxes per caminar i cotxes, això és el més corrent i n'hi ha que pensen que viuen a llocs de qualitat!. El treball de recuperació del ferrocarril i l'adequació de les estructures viàries per a les bicicletes és absolutament imprescindible. No és acceptable que hi hagi una sola peseta per carreteres mentre no es posi a punt l'estructura ferroviària i l'adequació de les vies verdes (de vegetació, per a vianants i per a bicis). Fer altra cosa és estar a disposició de la incultura i de la massificació.

El reciclatge del territori o la peça clau de la sustentabilitat a les Balears.

Són molts els factors limitants que ens estan encerclant. L'energia és un factor limitant per a les Balears, la importam tota. L'aigua és un factor limitant per a les Balears, importam una quantitat considerable i en desalinitzam també una quantitat important i creixent gràcies a l'energia importada. També és un fet que el territori és un factor limitant però el territori no el podem comprar a fora, de fet el que feim és llogar-ho als turistes o vendre'l. Tot plegat demostra que sovint els factors limitants apareixen en cascada, de la mateixa manera que les

complicacions mèdiques es manifesten a partir de qualsevol maldeventre si l'estat general no és satisfactori.

D'entre els factors limitants, el territori és el més clar per als que no volen entendre ni acceptar l'existència d'altres factors limitants mentre es puguin comprar a fora. El territori que llogam (turisme convencional) o que venem (turisme residencial) és la peça clau de l'intercanvi però, en lloc d'afavorir que la inversió a les Balears es dediqui al reciclatge de l'espai que és el capital principal que tenim, es continua beneficiant, amb recursos públics, el consum de patrimoni natural i rural, territori en darrer terme. S'ha d'aconseguir que la inversió en el reciclatge del territori, i les carreteres són part del territori, sigui més rendible que la destrucció de patrimoni natural o rural. Si això no s'aconsegueix, probablement estam perdent el temps dins un joc de destrucció persistent del país.

La xarxa actual de carreteres, ben conservada, millorada als llocs peril·losos i capitalitzada paisatgísticament (això vol dir llevar el fens de les voravies, eliminar la flora exòtica i absurda de la jardineria cara i vulgar de les carreteres, ajardinar amb valors estètics i de potenciació de la vida silvestre, etc.) hauria d'esser un objectiu primordial. El poc turisme culte que es passeja per les carreteres de Mallorca té la possibilitat de veure punts verds transformats en abocadors, torrents i ponts transformats en abocadors, canteres transformades en abocadors (a més de la incineradora) i tot dins un paisatge de dissipació urbanística. Hi ha tant per fer a la xarxa viària actual en millores de la seguretat i de l'estètica que sembla mentida que es pugui gastar una sola pesseta en fer-ne de noves. Abans de fer res de nou hem de reciclar el que tenim donant seguretat viària i qualitat paisatgística a les carreteres actuals.

Una política de desenvolupament sostenible aplicada al transport sembla la solució, però aquesta no es podrà imposar sense la complicitat

d'un poble. És necessari un canvi d'idees, una revolució cultural que faci predominant una educació i una ètica molt menys consumista i molt menys egoista, un ritme de vida humà, sense violència i desaccelerat i un *numerus clausus* a les carreteres, als hotels i als aeroports. És l'única manera actual de començar a créixer en qualitat, que és reciclatge amb reflexió i no en quantitat, que és destrucció i acceleració. Els que no creguin en el *numerus clausus*, que passin per qualsevol Universitat i ho entendran.

El comportament polític ha estat inequívoc. En temps de la dictadura, entre repressió i repressió, el ministre Fraga Iribarne vingué a inaugurar el nombre 1000 de no record què, no sé si eren habitacions, hotels, llits, és el mateix, el fet és que es va acomiadar dient "a por el dos mil". Les cosses no han canviat gaire, fins i tot les cares, els ideòlegs i els fets continuen essent ben semblants, quan no són els mateixos, però el nostre patrimoni ha canviat, ha rebut, i fort.

Arquitectura paisatgística de l'autopista.

Altres vegades he escrit que la persistent incapacitat de reciclar el territori juntament amb la incapacitat d'entendre que quan es fa una obra a un determinat lloc s'està fent un nou paisatge han fet molt de mal a les Balears. Un arquitecte o un enginyer sovint fan unes perspectives per veure com quedarà la construcció que fa, però quasi mai es fa una simulació de com quedarà el nou paisatge que ha fet i així tenim exemples de construccions que fins i tot poden tenir una bellesa pròpia, però creen un paisatge impresentable. Qualsevol obra ha de dur un estudi paisatgístic incorporat i s'ha de respectar per damunt de tot si volem posar la qualitat per davant la quantitat.

A més de la qualitat paisatgística general, també s'ha de treballar la qualitat paisatgística tàctil, la més prospera. Les autopistes poden tenir

una bellesa intrínseca gens menyspreable. Sortint de l'Aeroport en direcció a Llevant, entren dins la cloïde que comunica amb l'autopista es pot veure tot una franja de baladres de la pròpia autopista, sobrepassada per una franja de pinar espès corresponent a la zona del futur parc del Carnatge o d'en Bernadet (actualment és l'únic pinar de propietat pública del litoral de Palma i s'utilitza d'abocador de runes i fems; aquest hivern mataren la darrera alzina que hi havia per passar una tuberia, però encara hi ha una savina, si la troben segur que hauran de fer alguna cosa per matar-la) l'estètica aconseguida és senzilla i bona, però té un gran avantatge i és que quan entres a Mallorca ja veus i sents el Mediterrani, però tot seguit començam a veure successives sembrades de plantes exòtiques, despersonalitzadores i inútils per a la vida silvestre col·locades sense pensar en els colors ni les textures ni les formes, ni els cicles, sense cap idea, cap suggestió, col·locades amb un disseny resumible en: tant de metres d'això, tot seguit de tant de metres d'allò. Tan mal de fer és posar tamarells amb baladres als llocs propers a la costa, o pins i savines amb mates i ullastres, garballons i arbores o alzines, pollancre, lledoners, magraners, figueres o qualsevol altre combinació que es pot trobar fàcilment als vivers i que no vulgaritza el paisatge mediterrani. Tan mal de fer és tenir una misèria de bon gust?

A nivell de planificació, és interessant comparar la xarxa viària de Mallorca amb les línies tensades de les teranyines. La xarxa històrica era semblant a un bocí de teranyina, era un sector circular el centre del qual era Palma, amb radials i arcs de circumferència concèntrics, talment una teranyina, però ara començam a tenir radials paral·leles i concèntriques que no ho són, no obstant això, si les coses funcionen, n'Euclides sortirà de la toma per veure-ho i en Mandelbrot quedarà del tot superat. Pobra de l'aranya que faci una teranyina d'aquest estil!

Resolució

A nivell de patrimoni hem begut una tassa de franquisme i mitja de *màs de lo mismo*, ja no es pot anar més lluny, ja tot està tudent i sols ens servirà per anegar-ho en cervesa, crits i renous que no entenem. Necessitam més que mai una conspiració civil defensiva, però no arriba, mentre els senyors de l'asfalt i el ciment continuen l'esterilització del territori malgrat acceptar que una societat de serveis com la de les Balears, únicament immersa dins un ambient valuós i amb personalitat podrà ésser una societat de serveis de qualitat. L'únic camí que veig passa per ésser escrupulós amb la conservació del nostre patrimoni natural i cultural i sobre el seu marc reedificar un mercat sostenible.

Postscriptio

Aquella alzina del Carnatge m'havia acompanyat tota la vida. Hauria pagat dels meus doblers el que me demanassin per tal que la tuberia fes una mica de volta, però la mataren. Merda! ☹



Autopista de Llevant i Territori

Pere J. Brunet Estarellas. Professor de Geografia al Departament de Ciències de la Terra. UIB.

Els anys 60 varen ser per Mallorca una època d'importants decisions pel que feia al transport interior. Coincidint amb l'inici de l'important procés de motorització, un significatiu sector de l'empresariat mallorquí reclamava millores de la infraestructura viària que facilitassin els canvis d'orientació d'una economia cada vegada més terciaritzada i vinculada al subsector del turisme, amb la nova organització territorial de l'illa que això suposava. Sens dubte els aspectes més destacables de la nova estructura territorial que s'estava generant tenien molt a veure amb l'important creixement de Palma, la difusió del procés urbanitzador i amb la consolidació urbanística d'assentaments turístics i residencials costaners. Aquesta nova estructura territorial incrementà les condicions de dependència funcional amb la capital i les necessitats de desplaçament interior. L'increment continuat del parc mòbil i del trànsit fou la resposta a aquest procés, generant una problemàtica que es va intentar resoldre amb la construcció de grans artèries de circulació i de penetració a Ciutat, amb les quals s'intentà afavorir el vehicle particular a costa de crear greus servituds i impactes, sense que aquest tipus d'actuació significàs cap avantatge pels usuaris del transport col·lectiu. Amb tot això, l'Administració mantingué una actitud que, contradictòriament, no servia per potenciar el transport públic sinó que ben al contrari el va condemnar i el convertí en marginal. Al poc temps de la definitiva desaparició dels tramvies elèctrics de Palma (1959), es va iniciar el progressiu desmantellament de part de la infraestructura ferroviària dels antics Ferrocarrils de Mallorca, sens dubte un dels millors exemples de miopia política i de manca de



perspectiva de futur dels polítics d'aquell temps.

Disortadament la darrera línia de ferrocarril en posar-se en servei, Palma-Ses Salines (1917), que segons els experts era la que tenia millors característiques tècniques i la que millor prestació hagués pogut donar a l'aeroport i a la badia de Palma, i que avui en dia podria funcionar com a descarregadora del trànsit per carretera en el sector meridional de l'illa, fou la primera en deixar-se fora de servei. No tot just això; a més, per evitar qualsevol possibilitat de rehabilitació de la línia i de futura recuperació del ferrocarril, alguns dels seus trams foren ocupats per l'autovia de cinturó de Palma i per l'autopista a l'aeroport i S'Arenal, desafiant-se ràpidament les estacions.

Inaugurat el tram d'autopista entra Palma i Inca, ara es pretén invertir en aquest tipus de tecnologia al sector del Llevant mallorquí mitjançant un traçat de nova construcció i un disseny que mai no aconseguirà adaptar-se ni rehabilitar el teixit viari existent. Això vol dir que com succeí en la resta de casos, tampoc en aquesta ocasió en planteja donar resposta al creixement trànsit mitjançant propostes relativament poc agressives

(construcció de carreteres convencionals i circumvolucions urbanes, ampliació de carrils per a vehicles lents), ans invertint en autopistes, com si es tractés de l'única alternativa possible al problema. Manca que els redactors del projecte abandonin aquesta idea preconcebuda i formalitzin la solució més òptima des del punt de vista territorial (menor agressió mediambiental), econòmic (menors despeses) i social (major nombre d'usuaris potencials, foment del transport col·lectiu), la qual cosa justament no vol dir abandonar tota idea de construir autopistes.

Aquesta conclusió no és gratuïta, sinó que coincideix amb la que arriben molts dels estudis tècnics, sistemàticament invalidada pels mateixos que encarreguen la seva redacció, contradicció que no deixa d'aixecar sospites sobre els interessos reals en torn d'una obra de la magnitud d'una autopista.

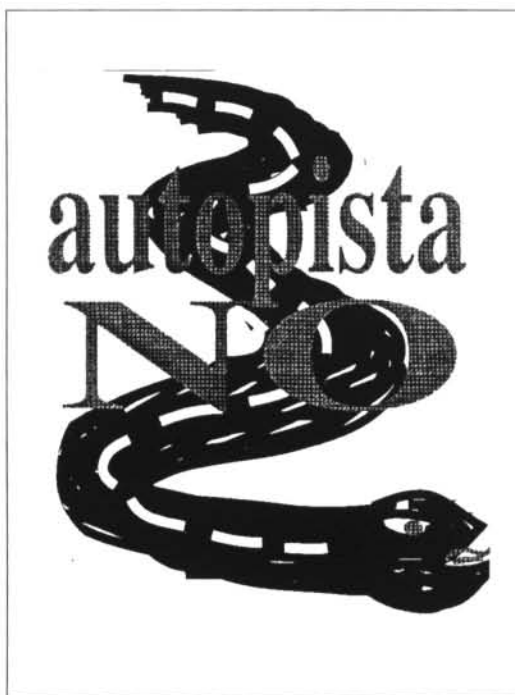
Evitant tractar el tema des d'aquesta perspectiva, una lectura reposada del territori per on es pretén fer passar l'autopista predisposa a fer un diagnòstic i a receptar una solució basada en altres criteris que els purament tècnics. Contràriament al que passa entre Palma i Inca, en aquesta zona del Migjorn mallorquí la distància entre els principals nuclis de població és relativament àmplia i menor l'efecte urbanitzador al llarg del corredor, dues circumstàncies realment importants per justificar dos tipus d'actuacions complementàries: l'ampliació de la capacitat de càrrega de la carretera existent als trams interurbans, i evitar els "colls de botella" (travessies) al pas pels nuclis mitjançant la construcció de circumval·lacions. Aquesta és l'única fórmula que facilita la integració paisatgística d'aquest tipus d'infraestructura i la que possibilita una major sostenibilitat del model territorial. 🌿

Cassandra i les inèrcies (o d'alternatives i cadires)

Miquel Cardell

El dia que començ a escriure això els diaris publiquen, en lletres no massa grosses, que els representants de la Coordinadora antiautopista s'han reunit amb el President autonòmic, Jaume Matas i que aquest els ha dit que la decisió ja està presa i, per tant, no hi ha res que fer. També els ha dit que podran presentar al·legacions i ha tengut la barra d'afegir, segons llegesc, no sé quina invitació al debat públic: fum de palla pels qui sabem com s'ha fa en aquests casos el partit canyellista quan té majoria absoluta pròpia o comprada. Llegint-ho, he pensat en Cassandra, com vaig pensar-hi fa pocs dies quan, per persona interposada, els promotors d'aquest suplement em demanaven un article amb menys d'una setmana d'anticipació. Bé, la veritat és que primer vaig pensar quina barra, aquí tot-hom es creu que els periodistes i aprenents d'escriptors tenim dies de quaranta hores, i no hem d'anar a fer feina, ni fer el sopar, ni dormir, ni tenim compromisos contrets amb anterioritat, i no ens mereixem ni el respecte d'un termini una mica prudent quan ens posen en alternatives com aquesta, etc., etc. Però tot d'una vaig pensar en Cassandra, que és un personatge femení de la mitologia clàssica que tenia el do de preveure el futur i patia el càstig que ningú no fes cas dels seus advertiments.

I no perquè, pobre de mi, em pensi tenir cap habilitat excepcional. Ben just em ve anar observant la nostra realitat i provar de veure-le venir. El



fet és que, així i tot, fa anys que escric reiteradament l'article que ara em demanen. I amb això tampoc no vull insinuar que ningú tengui cap obligació de llegir-me. Però si jo m'ho podia veure venir de fa anys, vol dir que ningú més? En posar-s'hi tard vénen les corregudes i els ensurts. I ens amenaça a nosaltres el mal que altres pobles i ajuntaments no tan llunyans es cuidaren prou de fer enfora ja fa un grapat d'anys.

Si ho retrec ara no és per donar culpes a ningú. És sobretot, ingenu, a veure si acabam d'aprendre de no mirar just al redol dels peus propis, i començam a pensar en Santa Bàrbara una mica abans que els llamps ens socorrin les faldetes. Baldament sia com el gat escaldat, d'escalivats.

Dit tot això, quin camí podem prendre? Vull dir aquells que ens opo-

sam a l'autopista pels motius que sia. Només un: la mobilització, i en conseqüència, urgentment, que cau de la post, el de la informació i el debat. Entenguem-nos, no crec que per aquesta via convencem els cappares del canyellisme local o autonòmic. Ells ja tenen les decisions preses, i no costa entendre que una autopista s'assembla molt a un túnel sense muntanya damunt. Que, si algú en treu benefici directe, aquests són els poders fàctics de la cosa dels autocars -que tengueren prou bo per començar a destruir carreteres bellíssimes de la Serra fins que el Túnel de Sòller va demostrar que no servia per res, però el mal fet ja estava fet- o els interessos curts de vista d'urbanitzadors del Migjorn de l'Illa. Una campanya contra l'Autopista pot tenir èxit només si mou prou gent i prou decididament per convèncer el PP que s'hi juga molts de vots, si batles, regidors, diputats, consellers i altres pluriempleats entenen que, si tiren envant, hi arriquen seriosament la cadira, el lloc al gavet. En aquest sentit, depèn de nosaltres. La batalla és la de la informació i la convicció.

Obvietat aquesta que resumeix la meua tesi, i dita la qual podria concloure aquest escrit. Però no m'estaré d'afegir-hi algunes qüestions. M'imagino que altres textos que sortiran devora aquest incidiran en els innombrables inconvenients que planteja l'autopista, aquest solc o murada d'asfalt, velocitat i terraplens de més de cinquanta metres d'amplària que xaparà el terme si no l'aturam. Els concrets per comerciants locals, pels

pagesos i qualsevol persona que es veurà obligada a fer volteres quilomètriques per recórrer el terme superant aquest obstacle, pel paisatge i la naturalesa d'aquest poc territori que ens queda sense acabar de fer malbé per la balearització que no cessa... I el que això significa de cara a un futur de renou, fums carbònics, més urbanització, efecte hivernacle, amenaça planetària de colapse climàtic abans de cinquanta anys, etc.

Vull retreure ara el que un especialista, i assessor de la Unió Europea, en matèria de trànsit va declarar davant una comissió del Parlament Autònom que estudia la problemàtica dels accidents que tantes vides ens costen: *"La construcció d'autovies a les Balears no aconseguirà una major fluïdesa del trànsit, que només arribarà amb una política de descongestió sobre els punts problemàtics i d'impuls del transport públic"*, *"El perill d'un accident és 20 vegades superior en automòbil privat que en transport públic"*, *"A les illes hi ha molts d'accidents perquè hi ha massa vehicles, que van a massa velocitat, i perquè la política de transports públics és un caos, aquests estan mal organitzats i el govern els deixa morir"*, *"Els turistes han de llogar cotxes perquè no poden usar transport públic"*.

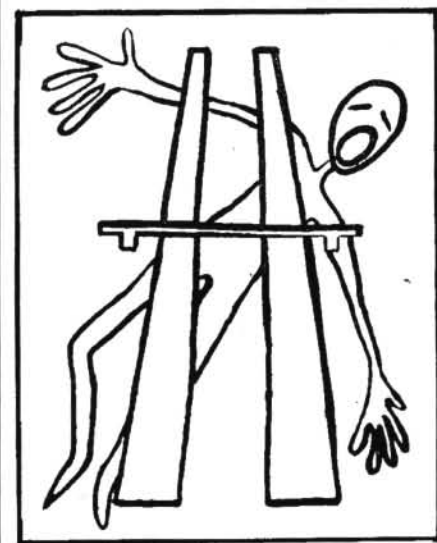
Retrec això per esmentar dos arguments que he sentit usar a Lluçmajor en favor de l'autopista. Arguments que m'han semblat de persones que no miren només que pel seu interès concret, i encara s'equivoquen. Un, és el de qui diu *"a mi m'anirà bé, perquè vaig molt a Palma"*. Jo també hi vaig cada dia des de fa deu anys llargs i hi ha una cosa que tenc clara: Sense fer massa via, de ca meva a la Via de Cintura estic un quart o vint minuts, d'allà a la feina, altre tant. Aquesta segona part no l'arreglarà una autopista. Ni veig quin remei pot tenir a una ciutat saturada amb políti-

ca restrictiva d'estacionament, que ens amarga però no ens dona cap alternativa. Ara, entre Lluçmajor i Palma, quin temps podríem estaviar? tres minuts, cinc? Compensaria això el perill que comporta circular a certes velocitats? I si seguim així, quan d'aquí a cinc anys l'autopista estigui saturada, que feim? Llavors, quan hi circularan els nostres fills...

Certament, la carretera nova cap a S'Arenal és intransitable, lentíssima, perillosa. I més que ho serà amb l'accés a la pista de cotxes de teòric interès social. No es pot avançar i un d'aquests camions que no passen els seixanta ens du deu quilòmetres en processó. Però això és qüestió de responsabilitat dels qui la feren, potser pensant ja en l'autopista. I segurament bastaria corregir els seus nombrosos inconvenients, rectificar-la, donar-li visibilitat i fluïdesa, millorant o creant alhora per altres vies la comunicació de Lluçmajor amb la resta del municipi i de l'illa. I reforçar, no perquè és virtualment inexistent, crear un transport públic que acabi alleugerint les carreteres: És ben necessari començar a exigir seriosament el tren, que és més net, ecològic, segur i barat, tant a nivell públic com privat. Un tren que funcioni, que faciliti l'arribada de turistes i ens doni una alternativa factible per anar i venir de Palma, còmodament, puntualment, aviat i sense dependre del luxe i el risc de l'automòbil. Al manco com una possibilitat més.

Llavors hi ha qui diu que una autopista treuria el perill de la Ronda. No deixa de ser matar mosques a canonades. L'especialista aquell que anomenava un poc més amunt proposa també crear, als pobles, zones de velocitat màxima de 30 km/hora. Vull dir que el problema de la Ronda és un problema de civisme, i d'una voluntat política que cap administració ha demostrat, amb aquells patètics i inútils semàfors per tapar la bo-

NO PODEM AMB MÉS AUTOPISTES!
NO A S'AUTOPISTA DE LLEVANT!



ca a unes protestes populars més viscerals que coherents, i escassíssims passos de peatons: semàfors de vere, prou i ben posats, és el que cal. I, si convé, multes a ferir. I, en qualsevol cas, i ja em sap greu pel comerç local, plantejar-se un nou cinturó ràpid per anar cap a Campos. Dic plantejar-se. Perquè res garanteix que, en pocs anys, no s'hi repeteixi el problema.

Combatre una autopista que farà més mal a molts que bé a uns pocs significa replantejar-se un grapat d'inèrcies, més d'una idea, actitud i conducta d'aquestes que donam, que molts donen, per suposades. Però qui no sap aprendre de la vida, és quasi mort. Així estan, em sembla, les coses. Ara, depen de nosaltres, de la nostra capacitat de convicció i de lluita. De la nostra capacitat de convèncer el batle Oliver, el conseller Verger, el president Mates que, si no hi hagués prou més motius, que n'hi ha, l'autopista els pot costar la cadira. No entenen res més. ♡

L'autopista Migjorn-Llevant des de la perspectiva de l'economia ambiental

Antoni Riera Font.

Professor del Departament
d'Economia i Empresa.
Universitat de les Illes Balears.

M'agradaria aprofitar aquest meu primer contacte amb la revista **Llucmajor de pinte en ample** per fer una reflexió sobre el que podem aportar els economistes, com a tals, per una millor comprensió del problema ambiental.

Certament, la primera impressió és que l'Economia no té un instrumental suficient per analitzar els problemes del medi ambient. L'entorn a diferència del que passa amb la majoria dels béns de la nostra societat de capitalisme mixt, no té propietari i, per tant, no és possible oferir-lo o demanar-lo en un mercat privat, ni assignar-li un preu privat.

A més, la teoria econòmica convencional arranca d'un sistema tancat, on les activitats productives no es consideren en connexió amb el medi. S'entén que tot el que es consumeix ha de ser produït, i el creixement econòmic es pressuposa il·limitat. Sota aquesta perspectiva, el consum de capital natural es proporcionalment creixent i això ens duu, naturalment, a la sobreexplotació i a la degradació corresponent.

Des d'un punt de vista alternatiu, l'Economia Ambiental romp aquest esquema introduint la premissa: *el que es consumeix no és solament el que es produeix, sino també una part*

del patrimoni físic del planeta. I en el marc d'aquesta subdisciplina s'alceuen veus que afirmen que la problemàtica ambiental és un problema de determinació no òptima de preus.

Per això mateix, perquè la qüestió ambiental és un problema de determinació no òptima de preus, cal trobar un preu. *Ara bé, és aquesta l'única raó, o n'hi ha d'altres?*

Si una voldria deixar clar d'entrada és que la política de gestió dels recursos naturals i de la protecció del medi ambient -igual que la política en matèria educativa, laboral, sanitària, etc.- està pensada per resoldre tota una sèrie d'interessos que estan en conflicte, donant prioritat a uns enfront dels altres. I és que totes les decisions polítiques són conflictives. Deixau-me posar un exemple per il·lustrar aquesta idea:

Imaginem el cas d'un bosc que s'utilitza com àrea recreativa. Imagi-

nem que, de sobte, els propietaris decideixen talar els arbres. A canvi de la tala, els propietaris rebran diners, els visitants del bosc -aquells que anaven a passar-hi el diumenge amb els fills i que dinaven a l'ombra dels arbres, aquells que anaven a practicar-hi la equitació, aquells que hi anaven a passejar o a pensar tot esperant la inspiració de la mare naturalesa- en seran els perjudicats.

Vet aquí el conflicte, però, sigui com sigui, s'ha de prendre una decisió: talar o no talar, el responsable de la decisió haurà de transformar, explícitament o implícitament, tots els valors a una única dimensió, per poder comparar-los. D'aquesta manera es podrà jutjar si el valor assignat pels propietaris, i que no és altre que els diners obtinguts per la tala dels arbres, és superior o inferior al valor que té el bosc per a aquells que el visiten o que s'estimen els animals que hi



viuen.

L'economista realitza aquesta transformació mitjançant la seva expressió en termes monetaris. Caldrà mesurar el valor monetari d'un dia d'oci al bosc, d'una passeig o d'equitació, d'uns minuts de tranquil·litat a l'ombra d'aquella olivera centenària, del cant dels ocells, del renou de les fulles quan el vent engronsa, dels reflexos de la posta de sol entre l'espessor de les copes dels pins, del silenci... Aquesta és l'essència de l'anàlisi cost-benefici.

Un cop el responsable de la decisió disposa de tots els costos i de tots els beneficis mesurats en unitats monetàries, pot estimar la rendibilitat social del bosc i pot prohibir-ne la tala, si resulta que la rendibilitat social és superior a la rendibilitat privada.

Aquesta és l'essència de l'anàlisi cost-benefici i és també l'essència de la valoració, del perquè de valorar i transformar en unitats monetàries el medi ambient. Ara bé, per conèixer el valor del medi ambient (del bosc, en aquest cas), caldrà identificar els beneficiaris i els perjudicats, entenent que són aquells que se senten beneficiats o perjudicats els que tenen dret a ser escoltats, els que tenen dret que el valor que ells li assignen sigui tingut en compte a l'hora de prendre la decisió de talar o no talar.

Tot i que sembli nou, aquest plantejament no escapa mai de cap decisió política, tingui aquesta que veure amb la tala d'un bosc, amb la construcció d'un hospital, amb l'enderrocament d'una casa considerada per uns patrimoni cultural, amb la desviació d'un torrent, amb l'obertura d'una biblioteca pública, amb la preservació d'una zona d'alt interès ecològic, amb la millora d'unes instal·lacions esportives, amb l'ampliació d'un aeroport, amb el traçat d'una carretera, ...amb el que vulgueu.

Ahora d'alcabar la tècnica econò-



mica de l'anàlisi cost-benefici al projecte de l'Autopista Palma-Manacor, l'economista necessita identificar, quantificar i valorar els costos i els beneficis del projecte. Entre els costos en destaquen els de construcció inclosos els costos d'expropiació del sòl, de senyalització, de manteniment, de trasllat de serveis com electricitat, aigua o línies de telecomunicació, Però cal no oblidar els costos ambientals en les seves diferents dimensions -visuals, auditius, paisatgístics, estètics, contaminants, etc.- ni els costos sobre determinats col·lectius de la societat. Entre els beneficis lligats al projecte en destaca part damunt tots un, l'estalvi de temps. N'hi ha d'altres com les millores en termes de seguretat viària i de confort dels usuaris, la descongestió de les altres carreteres que uneixen Palma amb Manacor, la disminució del nombre de accidents, els estalvis de consum en combustible i els beneficis que en puguin treure a nivell particular determinats col·lectius, però el més important, sens dubte és l'estalvi de temps.

Plantejat el problema d'aquesta manera (i conscient que es podria haver plantejat d'una altra forma) la pregunta és immediata: *El valor que la societat assigna a l'estalvi de temps i a la resta de beneficis és més gros o més petit que el valor que assigna a tots els costos inclosos els ambientals?*

Espero que en perdonin aquells que esperaven trobar la resposta en aquest article, però de la mateixa manera que penso que l'aportació de la teoria econòmica i dels economistes és certament valuosa, també penso que no es pot delegar en la teoria econòmica ni els economistes la decisió final.

Per tenir la darrera paraula els economistes necessitarien conèixer els drets que s'autoreconeix un determinat col·lectiu i els drets que li reconeixen els altres col·lectius; i això no són qüestions tècniques que entrin dins el camp de l'economia, són qüestions polítiques que descansen sobre els drets i deures que tenen els membres d'una comunitat i com a tals, no ho dubteu, són discutibles. ▀

Volem polítics (no escolans)

Antoni Llompar, regidor del PSM

És sabut que alguna militars implicats en accions il·legals -cops d'estat, violacions de les lleis de guerra, atrocitats, terrorisme... - de vegades miren d'esquivar la seva responsabilitat apuntant cap a amunt amb el dit. "Jo rebia ordres" solen al·legar davant el jutge, i amb una certa capacitat de convicció: l'obediència deguda als superiors i la configuració jeràrquica del comandament són característiques essencials de la milícia. També ho deuen esser del Partit Popular perquè en aquests dies contemplam que des del simpatitzant més anònim fins al President Matas, tots repeteixen com a autòmats la mateixa consigna davant una opinió pública de cada cop més inquisidora: "se farà!, se farà! i se farà! l'autopista". Si miram d'aclarir per què se farà la resposta és tautològica: "perquè s'ha de fer", amb la variant "perquè és necessària". I si, davant del fet que la quantitat d'informació aportada per aquesta resposta és zero, intentam aclarir per què s'ha de fer o per què és tan necessària podem trobar tres opcions argumentals: la mitològica, la tolerant i la militar.

Els arguments del PP

L'argumentació mitològica consisteix a apel·lar a valors superiors o a entitats abstractes (la pàtria, la societat, el poble, el progrés), però amb una escassa vinculació amb la realitat que aquestes paraules designen. Així, per exemple, diuen que l'autopista s'ha de fer perquè Mallorca la necessita, fent de no veure que dels cinc pobles mallorquins afectats tres s'hi han pronunciat en contra (Manacor, Felanitx i Campos) i als altres dos (Llucmajor i Porreres) els partidaris del sí estan clarament a la defensiva.

PROPOSTA D'INVERSIONS EN CARRETERES			
MANACOR	Circumval·lació Sud	5 kms.	325 Milions
PALMA-MANACOR	Desdoblament	49 kms.	8.330 Milions
ALGAIDA	Circumval·lació		260 Milions
VILAFRANCA	Circumval·lació	5 kms.	325 Milions
MANACOR-SANT LLORENÇ	Vies lentes	9 kms.	360 Milions
SANT LLORENÇ-SON SERVERA	Vies lentes	8 kms.	320 Milions
SANT LLORENÇ	Ronda circumval·lació	4 kms.	260 Milions
SON SERVERA	Ronda circumval·lació	3 kms.	195 Milions
SON SERVERA-CALA MILLOR	Vies lentes	5 kms.	200 Milions
Final autopista a LLUCMAJOR	Desdoblament	12 kms.	2.040 Milions
LLUCMAJOR-CAMPOS	Vies lentes	13 kms.	520 Milions
CAMPOS	Circumval·lació	6 kms.	390 Milions
CAMPOS-FELANITX	Vies lentes	12 kms.	480 Milions
INCA-ALCÚDIA	Desdoblament	23 kms.	3.910 Milions
INCA	Circumval·lació nord	6 kms.	390 Milions
INCA-MANACOR	Vies lentes	32 kms.	1.280 Milions
Accesos PALMA			4.000 Milions
PALMANOVA-PAGUERA	Desdoblament	7 kms.	1.190 Milions
PAGUERA-ANDRATX	Vies lentes	6 kms.	300 Milions
SOLLER-PORT DE SOLLER	Túnel Son Llampaiés		2.500 Milions
Passos subterranis o elevats i canvis de sentit			3.000 Milions
TOTAL			30.575 Milions
Cost autopista 4 carrils	370 milions/km.		
Cost desdoblament	170 milions/km.		
Cost rondes circumval·lació	65 milions/km.		
Cost tercer carril (vies lentes)	40 milions/km.		

El segon argument, que anomenarem tolerant, és el pitjor de tots: consisteix a dir bàsicament, "respectam molt això que deis però com que no hi estam d'acord farem allò que vulguem", sense explicar mai quins són els desacords ni en què els fonamenten. La base d'aquest argument és, precisament, la tolerància, un concepte que podia ser progressista en temps de la Inquisició Espanyola però que avui és reaccionari perquè narcotitza, emmascara i impedeix qualsevol debat. La tolerància, diccionari

en mà, significa **suportar** en els altres (alguna cosa que desaprovam). És a dir, que ens **suporten**, ens **aguanten**, **consenten** que diguem allò que desaproven (però mai per mai es dignen a respondre'ns amb arguments de pes).

L'argument militar és el més habitual quan les coses prenen per mal camí i és qüestió de fer-se el desentès: cada escaló de la jerarquia en responsabilitza l'immediatament superior, que a la vegada fa veure que l'escaló inferior també hi està d'acord.

Així, l'Ajuntament de Lluçmajor diu que no pot pronunciar-se contra l'autopista perquè no és un afer municipal, sinó que és competència de la Conselleria de Foment. Requerit el conseller de Foment, diu que les seves manifestacions no obeeixen a una política particular de la seva conselleria sinó a decisions solidàries de tot el Govern i que, per tant, és el president l'últim responsable de tot l'afer. Jaume Matas, de la seva banda, diu que l'autopista s'ha de fer perquè, si no es fa, Madrid no ens aportarà els doblers que li demanam del conveni de carreteres. I arribats al cim de la piràmide, la cadena de comandament torna a córrer per avall: el Molt Honorable Matas diu que és l'Honorable Verger el responsable de la política de carreteres. L'Honorable Verger, tot seguit, convoca els batles i diu "si no voleu que l'autopista es faci, no se farà", que és l'equivalent, en temps de pau, d'allò de "los que no deseen unirse al Glorioso Alzamiento, que den un paso al frente". I els batles, davant el risc de ser afusellats de matinada, posen cara d'estàtua i callen com a morts -fins i tot els de Campos i Manacor que tenen mandats del seu Ple per oposar-se a l'autopista de Migjorn-.

I així resulta que els ciutadans en comptes de polítics, responsables davant nosaltres, tenim sacerdots que invoquen els déus del progrés per imposar-nos remeis que no hem demanat. Resulta que els electors rebem ordres dels nostres representants, que tenim soldats rasos entost de regidors, sergents en comptes de batles, tinentes al lloc dels consellers i capitans en comptes de president. I finalment, en comptes de parlamentaris, consellers i portaveus que facin sentir les veus de les seves raons i de les nostres, tenim un poder tan sord com tolerant perquè suporta impassible el tol.le-tol.le, el lei-lei i la lulea de la gent mentre fa allò que vol, li rota i li surt d'allà. En Cañellas almanco era més sincer quan deia, tot gojós davant una manifestació que li era contrària, "tranquils, tammateix no

PROPOSTA DE NOVES INVERSIONS FERROVIÀRIES

(*) PALMA-UIB	3 km.	200 Milions
PALMA-AEROPORT		2.000 Milions
INCA-EMPALME-SA POBLA		317 Milions
EMPALME-MANACOR		668 Milions
MANACOR-ARTÀ		590 Milions
SA POBLA-PORT D'ALCÚDIA	17,5 kms.	1.181 Milions
SANT LLORENÇ (Son Carrió)-CALA MILLOR	3 kms.	240 Milions

TOTAL 5.196 Milions

Cost d'un quilòmetre de via única

78 milions

Cost d'un quilòmetre de via doble

115 milions

(*) La connexió Palma-UIB es pot fer amb el tren de Sóller, d'aquesta manera juntaríem Son Sardina amb la UIB i necessitaríem menys de 3 kms de via. Per altra banda juntaríem les dues explotacions ferroviàries tancant el cercle, comunicant Bunyola-Sóller amb les comarques d'Inca, Manacor i finalment Alcúdia-Pollença. A més, qualsevol visitant de la nostra illa podria traslladar-se des de l'aeroport a qualsevol dels llocs esmentats.

n'hi ha cap dels nostres"!

Qui comanda, a ca nostra?

Els arguments del PP per imposar l'autopista del Migjorn i del Llevant no tenen cap entitat i fan que la decisió adoptada estigui mancada de raó i de legitimitat. No m'estendré en els arguments de la Plataforma antiautopista perquè en aquest suplement hauran trobat altres portaveus millors que jo, però vull fer notar que en cap moment no han rebut una resposta suficient per part del Govern Balear.

La forma d'adoptar la decisió tampoc no ha estat l'adequada: la Llei d'Ordenació del Territori de les Illes Balears (LOT) del 1986 diu que, als efectes que preveu, el Govern elaborarà i el Parlament aprovarà unes Directrius d'Ordenació Territorial (DOT), que seran la base dels Plans Directors Sectorials que planificaran les distintes iniciatives territorials, econòmiques, o d'infraestructures. Però onze anys després el Govern ens imposa una autopista quan ni les DOT no han estat aprovades, ni ha estat redactat un Pla Director de

Transports. Pel que fa al Pla de Carreteres, hauria d'estar subordinat a les DOT i al Pla de Transports, i -pendent encara de l'aprovació definitiva- preveia en el seu redactat l'autopista per Lluçmajor només com una possible alternativa.

Però de cop i resposta i amb una fressor increïble ens imposen una autopista amb el traçat ja definit fins a Lluçmajor i sostenen que les obres començaran l'any que ve perquè si no Madrid es negarà a firmar el conveni per a carreteres. De manera que els ciutadans encara no tenim clar qui ens imposa l'autopista: si el Govern Balear -que estatut en mà té la competència exclusiva en la matèria-, o si el Govern d'Espanya que condiciona el necessari finançament de les nostres carreteres a la realització d'unes obres determinades. Xantatge? Invasió de competències? Qui comanda, a ca nostra? Les lleis aprovades pel Parlament Balear o la voluntat de Madrid? Qui és Madrid per dir que els mallorquins volem una autopista en comptes d'arreglar les nostres carreteres i ampliar el traçat de la línia de

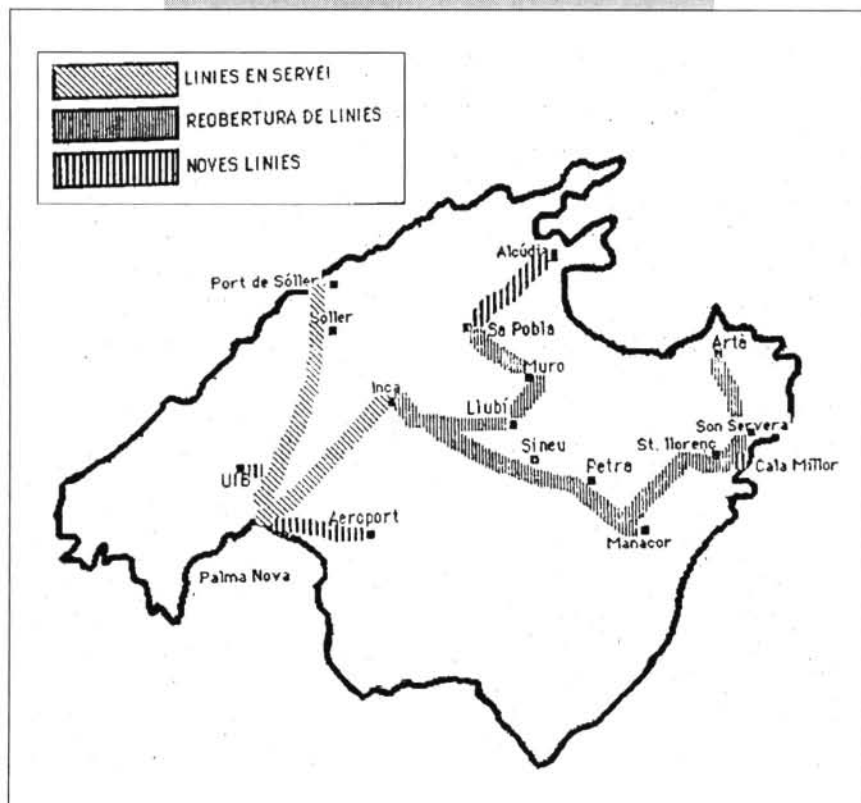
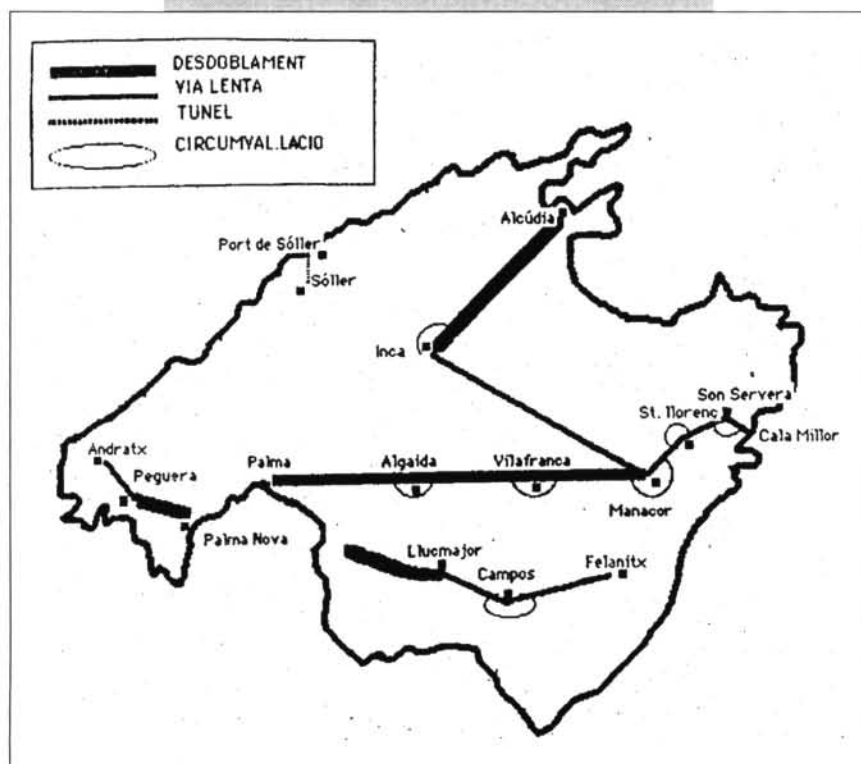
tren? El finançament condicionat és una perversitat que buida de contingut la nostra autonomia. I el Molt Honorable Matas, en comptes de denunciar-ho, ho fa servir com a coartada.

L'alternativa

Davant aquests fets, ens hem de plantejar la necessitat d'elegir polítics i partits que donin la cara i expliquin el perquè de les seves actuacions. El PSM s'ha incorporat des del primer moment a les posicions de la Plataforma antiautopista i les comparteix plenament. Ara bé, al contrari del que al PP li agrada afirmar, no som ni uns "integrists", ni un "partit del no". Al contrari, tenim un convencions, i miram d'explicar-les i d'aplicar-les en circumstàncies que, sovint, ens són adverses (encara no arribam al 15% de l'electorat).

És per això que, davant el discurs monolític i sovint incompreensible del PP ens agrada plantejar alternatives creïbles. El PSM afirma que els problemes de les carreteres de Balears podrien millorar si invertíssim en la millora de la xarxa de carreteres els doblers que el Govern Balear vol destinar a la construcció d'autopistes. Amb aquesta base, el Grup Parlamentari Nacionalista va elaborar una proposta alternativa d'inversions (vegeu quadre 1) que, per un costat rebaixa molt les pretensions econòmiques del Govern -les autopistes són cares-, i per l'altre beneficia tot el territori mallorquí i no concentra tots els danys en una zona (mapa núm. 1). L'estalvi que aquest Pla alternatiu generaria permetria millorar decisivament la xarxa de ferrocarrils (vegeu quadre i mapa 2). Això és el que guanyariem prescindint de l'autopista.

Però la proposta és molt millorable: les agrupacions del PSM de Lluçmajor i Palma hem coincidit a demanar que el tren de l'aeroport s'estengui fins a S'Arenal de Lluçmajor, i així ha estat sol·licitat en una moció a l'Ajuntament de Palma que aquest mes elevarem també al de la vila.



Encara més: la circumval·lació de Lluçmajor pel nord hauria de ser completada i se n'hauria de fer una de nova pel Migjorn que permetés resoldre els problemes de trànsit que de vegades fan difícil viure a sa Ronda. Aqueixa circumval·lació de Lluçmajor pel Migjorn -amb un traçat de carretera menys impactant que una autopista- s'hauria de complementar amb una remodelació de la ronda que fes més atractiva i més accessible comercialment la travessia de Lluçma-

jor. Igualment, pens que és precis millorar la carretera vella de ciutat per s'Aranjassa (una solució preferible al desdoblament de la nova) i escometre millores decidides a tota la xarxa radial de Lluçmajor. Ens hi jugam el futur, ser un centre urbà petit en un espai humà i harmònic o un antic lloc de pas despenjat de la cadena de les comunicacions: un poble mort darreja una murada d'asfalt.

Per evitar-ho, no necessitam més assalariats del poder ni més escolans

d'amèn: hem de menester polítics, ciutadans que fan prevaldre els interessos col·lectius dels seus conciutadans, gent que segueix el bon amonestament d'Anselm Turmeda: "Fill, vulles usar lleialtat: ama l'honor de ta ciutat e de ta terra". I que, per als afeïrats a la cadira, té sempre a punt la clara invectiva d'Oliver Cromwell: "Senyor, fa massa temps que seïs aquí, si ho miram pel bé que hi heu fet". ☛

GOB. Grup Balear d'Ornitologia i Defensa de la Naturalesa

L'Autopista de Migjorn-Llevant tindrà un cost de 30.000 milions de pessetes

Amb el mateix cost de l'autopista se podria fer molta obra pública i construir equipaments i infraestructures

A més de l'elevat consum de territori, d'espais naturals, de zones agrícoles, etc., la construcció de l'autopista de Palma a Manacor, tindrà un cost econòmic espectacular: 30.000 milions de pessetes. Aquests mateixos milions podrien invertir-se de forma diferent. Vet aquí un exemple:

Ampliació i millora de la carretera Palma-Manacor.....	3.800.000.000	
Millores a 10 carreteres secundàries	4.650.000.000	
Reobertura línia ferrocarril Inca-Manacor	2.000.000.000	
Reobertura línia ferrocarril Manacor-Artà	1.800.000.000	
Nova línia ferrocarril Palma-Aeroport-s'Arenal	2.100.000.000	
Construcció de 4 escoles de secundària	1.880.000.000	
Construcció de 4 escoles de primària	960.000.000	
Construcció de 6 poliesportius.....	3.600.000.000	
Construcció de 5 centres de salut.....	1.650.000.000	
Construcció de planta de triatge i compostatge	1.370.000.000	
Millora xarxa clavegueram de la comarca.....	1.000.000.000	
Construcció de 4 depuradores	7.400.000.000	
Compra i acondicionament de 8 àrees recreatives.....	650.000.000	
Compra d'espais naturals	1.900.000.000	
Instal·lació de 6 biblioteques	240.000.000	
		Construcció de l'autopista Palma-Manacor, a través de Lluçmajor, Campos, Porreres i Felanitx, amb una longitud de 60 km. 30.000.000.000
TOTAL	30.000.000.000	TOTAL 30.000.000.000

Consideracions en torn de la Plataforma Antiautopista

Agrupació Socialista de Lluçmajor
(PSIB-PSOE)

El moviment d'oposició a la construcció de l'autopista de Llevant vol intentar, amb una sèrie de publicacions, conscienciar l'opinió pública en torn de les inquietuds que mouen a la PLATAFORMA ANTIAUTOPISTA i, a més, promoure el raonament, concret i exhaustiu, de les accions que han motivat la aparició de la plataforma com a moviment social. Per a la PLATAFORMA els drets democràtics de lliure expressió, lliure associació i reivindicació -sempre des del respecte a tothom- són fonaments bàsics de la seva actuació en l'exposició i defensa dels seus postulats.

Assumint l'exposat tot just ara, els homes i dones que integren la PLATAFORMA aspiren a que la societat, de la que en són part, vegi en el seu moviment una forma d'entrega i servei als conciutadans, una eina que faci compatible la defensa de la sòlida convivència amb la protecció del territori, del medi ambient i contra la contaminació i la destrucció dels espais rurals; una convivència també respectuosa amb totes les activitats, industrials i comercials que fomentin l'Estat del Benestar i que no en siguin un fre. Tot plegat, l'expressat abans i el manifestat aquí, és el que vol la PLATAFORMA per tots aquells que senten com a pròpies les inquietuds per preservar la nostra terra, Mallorca.

Evidentment per tal de dur a terme les seves reivindicacions, la PLATAFORMA actuant des del més escrupulós comportament democràtic i tolerant, compta amb un equip humà que, com organització, a tothom esta

obert, atès que la PLATAFORMA es constitueix per sumar voluntats i unir els esforços de tots aquells que entenen la malifeta social, econòmica i ambiental que suposa la construcció de l'AUTOPISTA DE LLEVANT.

L'Agrupació Socialista de Lluçmajor, adherida a la PLATAFORMA ANTIAUTOPISTA, entén que qualsevol moviment reivindicatiu no s'ha de limitar a la contestació, a l'oposició sense més. Els socialistes de Lluçmajor estan convençut que com a moviment social reivindicatiu la PLATAFORMA també ha de i pot oferir alternatives al projecte d'obra que es vol aturar. Així coincidim amb la PLATAFORMA amb les següents propostes alternatives:

- potenciar el transport públic, partint de les necessitats reals de la població, a més d'implementar i potenciar campanyes educatives de foment de l'ús del transport col·lectiu;

- millorar l'actual xarxa de carreteres, creant variants adients, carrils per a vehicles lents, eixamplaments i millores del pis i del traçat, circumval·lacions en torn de les poblacions, etc.;

- realitzar estudis exhaustius dels possibles traçats de xarxa de ferrocarril a tota l'illa,

Tot el manifestat, que des d'aquestes pàgines sotmetem a la consideració de l'opinió pública, no té altra finalitat que assolir que la nostra societat sigui conscient del que es juga amb el projecte d'autopista i tenguí, a més, coneixement del que la



PLATAFORMA du i pot dur a terme per oferir les seves alternatives, sempre a la recerca del que pugui esser el millor pel conjunt del nostre poble de Mallorca. Els socialistes, integrats en la PLATAFORMA, aspirem a que, en el marc d'una convivència pacífica i democràtica, es puguin fer les reivindicacions i aportacions que garanteixin el veritable progrés i el benestar a la nostra terra, tasca que esperen pugui esdevenir motiu de legítim orgull per a les futures generacions que, no dubtam, agrairan la feina feta i l'esforç dedicat. ☘

Una anàlisi de l'entrevista “Plataforma Antiautopista” de Mallorca amb el President del Govern Balear

Joan Josep Maestre

El propassat 23 de Setembre, els representants de la PLATAFORMA ANTIAUTOPISTA de Mallorca foren rebuts pel President del Govern Balear, Honorable Sr. Matas. Aquesta trobada fou sol·licitada, amb temps i forma deguts, per la PLATAFORMA de Mallorca amb la intenció de fer arribar al cap del Executiu Autonòmic les rasons i reivindicacions que mouen a les persones i entitats adherides a la PLATAFORMA a oposar-se al projecte d'autopista Migjorn-Llevant.

D'entre els arguments i afirmacions que els representants de la PLATAFORMA de Mallorca escoltaren el President Matas, hi ha dos fets que em sembla val molt la pena analitzar i comentar per a públic coneixement.

D'una banda, que el projecte d'autopista ha d'esser contemplat en la conjuntura de les negociacions per un conveni d'inversions en infraestructures de transport i, més específicament, en el marc de les relacions Govern Central-Govern Autonòmic; del que s'escoltà a l'entrevista molt em temo que sigui certa la impressió que els governants d'aquí actuen com “correja de transmissió” del d'allà, o dit d'altra forma, que aquí faran el que vulguin allà, agradi o no.

D'altra banda, que hi ha projecte de construcció de l'autopista Migjorn-Llevant perquè cal aprofitar ja les inversions negociades i xifrades en uns 37.000 milions de pessetes; si no es realitzàs l'autopista, la Comunitat perdria la transferència d'aquests fons, i conseqüentment es perdria una parti-

da que pot donar alè a una gestió, del Govern Balear, en matèria d'inversions a curt i mitjà termini que fins ara ha estat clarament deficient.

Em sembla que a hores d'ara ja hauria de quedar clar que la decisió de tirar endavant el projecte d'autopista és sobretot una decisió política. Una decisió política a la que es pot i s'ha de fer oposició, i que en funció de les capacitats i forces que s'agrupin en torn de la PLATAFORMA ANTIAUTOPISTA, pot acabar esdevenint un llast que el PP Balear haurà de sumar als de Túnel de Sóller, Bon Sòsec, “cas Calvià”, actuacions judicials a alts càrrecs, etc. Un nou atemptat ambiental com és el projecte d'autopista de Llevant pot sensibilitzar més l'opinió pública i esdevenir un element de desgast polític per l'actual Govern Balear i pel PP.

Pel que fa a la disponibilitat dels 37.000 milions d'inversió, em sembla d'acusada miopia veure'ls condicionats a la construcció d'una nova autopista. Si es reclamen inversions per a infraestructura viària ben bé poden destinar-se a totes aquelles accions i projectes que certament millorin l'actual xarxa de carreteres (millores d'asfaltat, eliminació de revolts peril·losos i de “punts negres”, neteja de voreres, circumval·lacions per l'exterior dels pobles, etc.). La nostra Comunitat necessita millorar la xarxa viària i hauria de fer-ho respectant les qualitats ambientals i paisatgístiques que en gran mesura fonamenten la nostra primera indústria: el turisme.

Com a llucmajorer no puc evitar d'acabar aquestes reflexions amb una

sèrie de preguntes que en volten al cap, perquè encara és hora que ha-guem sentit motar el nostre Batle en torn d'aquesta qüestió. ¿Quina opinió i amb quina convicció com a Batle de tot Llucmajor t'è per justificar la construcció de l'autopista de Llevant?. ¿Com convencerà els seus votants - llucmajorers, també- dels avantatges d'una autopista que aïllarà el nostre poble?. ¿Quin vocabulari emprarà per donar satisfacció a totes les pèrdues que l'autopista pot provocar en el nostre ja mermat comerç i a la nostra maltractada indústria?.

Crec que des de la PLATAFORMA ANTIAUTOPISTA ja hi ha l'obligació moral, i també política, de demanar al primer responsable del Govern Balear explicacions clares, completes i públiques -i en particular, als llucmajorers- de tot el que hi ha al darrera per justificar una obra “faraònica” com el projecte d'autopista de Llevant. ☛

De l'autopista de Llevant, el territori insular i la política a Mallorca.

Antoni Albert Artigues. Geògraf.
Professor de Geografia Humana
a la U.I.B.

1 - Autopista i territori

Les infraestructures viàries -del tipus que siguin: camins, carreteres, autovies, autopistes- inscrites en un espai geogràfic són uns productes materials, variables històrica i tecnològicament, que tenen una triple funció territorial: *connectar -villes, ciutats, localitzacions de les activitats econòmiques-, **permetre l'accés a qualsevol indret, i ***articular, travar, cohesionar els territoris. Fent una comparança amb la nostra anatomia, les infraestructures viàries d'un territori són com el grapat de nervis que connecten els músculs dels meus dits en pitjar les tecles amb el meu cervell que pensa les paraules; són com els nervis que permeten accedir, des del cervell, a la mà perquè aquesta es retiri quan una flama és massa a prop; són com els nervis que articulen en un tot ordenat la musculatura i el recor nerviós central, la cervellera.

Així idò, les infraestructures viàries responen necessàriament a l'organització funcional del territori que cobreixen com un trenat de fils o una teranyina; és el que se'n diu "xarxa viària" (que pot ésser "xarxa de carreteres" o "xarxa ferroviària"). I per això, segons l'àmbit i la magnitud de l'espai, uns tipus d'infraestructures són més plausibles que d'altres. En espais d'ordre de magnitud d'un diàmetre entre els 125 i els 1.250 quilòmetres (dels espais de regions continentals fins als espais interregionals; Catalunya o de Portbou a Múrcia, p.e.) hi ca-

ben infraestructures viàries que no tenen sentit en espais d'ordre de magnitud immediatament inferior, d'un diàmetre entre el centenar i la desena de quilòmetres. Aquest és precisament l'ordre de magnitud del nostre àmbit insular. Mallorca, en el seu context mediterrani, és un espai de distàncies curtes; de Ponent a Llevant, de Tramuntana a Migjorn, menys de 100 quilòmetres. En una illa de dimensions relativament reduïdes projectar autopistes per superar distàncies, a tot estirar, de 60 quilòmetres, des de la consideració de l'escala del fenomen, mereix una definició: **desmesura**.

Com s'indicava en un paràgraf anterior, una de les funcions primordials de les infraestructures viàries és interconnectar els assentaments de població i la vida-social, econòmica, cultural- que en ells i entre ells es genera. Les carreteres són un tipus d'infraestructura viària que resulten adients per assegurar la connexió de nuclis amb nuclis, d'un amb l'altre, encadenats. Pel contrari, l'autopista és una modalitat viària que prima el moviment, i la connexió per tant, entre un nucli -el de sortida, per exemple Palma- i un destí -la costa turísticada de Llevant, diguem-. L'autopista comunica origen-destí, cohesionant menys integrablement el territori i ho fa de forma intensament centralitzadora afavorint la comunicació de i des del nucli d'inici (l'autopista és des de Palma). L'autopista és l'opció d'infraestructura viària que **potencia la macrocefàlia de Palma** (una altra desmesura), fet que és el major desequilibri del sistema d'assentaments de l'illa.

Aquest darrer tret, comú a totes les autopistes, té uns importants efectes econòmics i territorials. Per entendre'ns, amb el seu immediat efecte d'encongiment de l'espai -perquè a més rapidesa, menys temps de desplaçament i tot queda més a prop, i la situació dels llocs i entre els llocs canvia- i la seva característica de reforçament de la primacia de Palma sobre la resta de l'illa, l'autopista **afavoreix la "suburbanització"** dels nuclis de població, la transformació dels pobles i ciutats, com Lluçmajor, en veritables "nuclis-dormitori", en tot dependents de la metròpoli insular, Palma. I per això mateix, i també perquè minven les possibles interconnexions de poble a poble, sectors d'activitat com el comerç d'abast local i comarcal ràpidament en pateixen les conseqüències, perquè la possible demanda deriva a través de la rapidesa que permet l'autopista cap a les grans superfícies comercials instal·lades -i no és casualitat- a la vora de les autopistes que surten de Ciutat.

Els efectes socials i econòmics que deriven de la implantació d'una autopista (d'una altra autopista, recordem-ho) a la nostra illa no es limiten als aspectes residencial i de les petites i mitjanes empreses manufactureres i comercials, propis dels nuclis que quedaran a un marge de la "via de la rapidesa"; de l'autopista, vull dir. Els efectes socials i econòmics d'una autopista tenen en l'àmbit rural una vivíssima i directa manifestació. És cert que, en la nostra terciaritzada (turística) societat mallorquina, la població activa agrària representa un escàs -i cada dia més envellit- percentatge del total d'actius; igualment és cert



que el sector agro-ramader suposa la més petita aportació al conjunt de riquesa creada (el producte interior brut). Però, abans de dir el "sús" a l'autopista, tal vegada sigui procedent preguntar-se: ¿pot sacrificar-se una part d'aquest 8% de la població activa a l'ídol "autopista"?; ¿pot renunciar-se al sector primari propi en una economia sectorialment tan desequilibrada com la nostra i incrementar la dependència econòmica de Mallorca respecte de l'exterior?. I mirau per on, la desincentivació a la pagesia que genera una infraestructura com l'autopista de Llevant, es produirà en l'extrem meridional del qual diversos geògrafs anomenen "l'arc agrícola de Mallorca" -en un traçat de sector circular, des de l'horta de Campos a la de sa Pobla- (GAAT; J. Binimelis). Els efectes directes de l'autopista de Llevant en el món rural són evidents: pèrdua de superfícies agràries, mutilació de parcel·les, fragmentació d'unitats d'explotació, obstacle insalvable a la pastura d'una tanca a una altra, malmesa a vedats,... i tants com vulgueu.

Territorialment la projectada autopista de Llevant té, encara, un rerafons més preocupant que tot el que fins ara hem apuntat. I és que l'autopista és una opció (no l'única, per descomptat) d'infraestructura de co-

municació terrestre. És tracta del tipus de via més clarament corresponent al model de creixement econòmic desenvolupista, consumista, esgotador i, segurament, esgotat. Així com també correspon al patró d'acció territorial més caduc: el de les actuacions impactants que ignoren que el **territori és un bé finit i escàs** (més encara a Mallorca).

Fa un grapat d'anys que des de molt diversos fòrums, reunions governamentals, ONG's, experts i acadèmics de tota mena i pelatge, es ve advertint de la cada cop més inexcusable necessitat de dirigir-se cap a un "**desenvolupament sostenible**". El qualificatiu "sostenible" (directament importat del anglès "sustainable", que literalment vol dir "continuable") que acompanya al terme "desenvolupament" significa, ni més ni menys, que les accions del present han de contemplar i no hipotecar les possibilitats reals i limitades del demà. Més autopistes aquí, a la nostra **limitada illa** (recordau aquella vella definició escolar d'una illa com porció de terra per totes bandes envoltada d'aigua), és una decidida aposta contra la "sostenibilitat". Encara són molts -pel meu gust particular, massa- aquells que pensen que la nostra terra és una herència dels avantpassats; i encara són pocs -també al meu parer, massa

pocs- els que entenem que el territori és un préstec que per endavant ens fan els nostres nèts.

2- I si... ¿?

Des d'altres punts de vista es poden plantejar molts interrogants del tipus condicional o "futuròleg", la casta de pregunta que sol començar amb un "i si...". Vegeu-ne algunes.

(1ª)- I si... consideram la gran quantitat de cotxes que tenim, què hi podem fer que no sigui una autopista?.

I tan gran com és la quantitat de cotxes; en tenim en una proporció més aviat nord-americana que no, fins i tot, europea. Amb termes estadístics venim a tocar l'1'25 mallorquins per vehicle. I això, com així?. Doncs perquè aquí sols s'ha incentivat el transport amb vehicle particular (cada vegada més particular; cotxe que veus, cotxe on només hi va el conductor); l'autopista és la "reina" del "driver". Aquí i ara, front a les suposades solucions de si més consum privat en forma de cotxe, facem més consum territorial amb autopistes, poques veus encara se senten que facin aposta per afavorir els transports col·lectius (autocar, ferrocarril). No qualsevol forma de transport col·lectiu; pel fet de ser col·lectiu no és millor. Front a un massificat transport de vehicle privat cal estudiar i replantejar-se un transport col·lectiu que atengui les necessitats reals de la demanda: perfilar la freqüència dels serveis a les necessitats de moviment, dotar de línies en funció de demandes específiques (per exemple, autocars de servei entre part forana i el Campus pels estudiants universitaris dels pobles), crear línies que connectin els pobles en funció de la descentralització de serveis i equipaments (per exemple, Campos-Porreres-Manacor pel servei hospitalari de la *capital del Llevant*), i tantes altres mesures.

(2ª) I si... ens fixam en la gran intensitat de vehicles que hi ha a les ca-

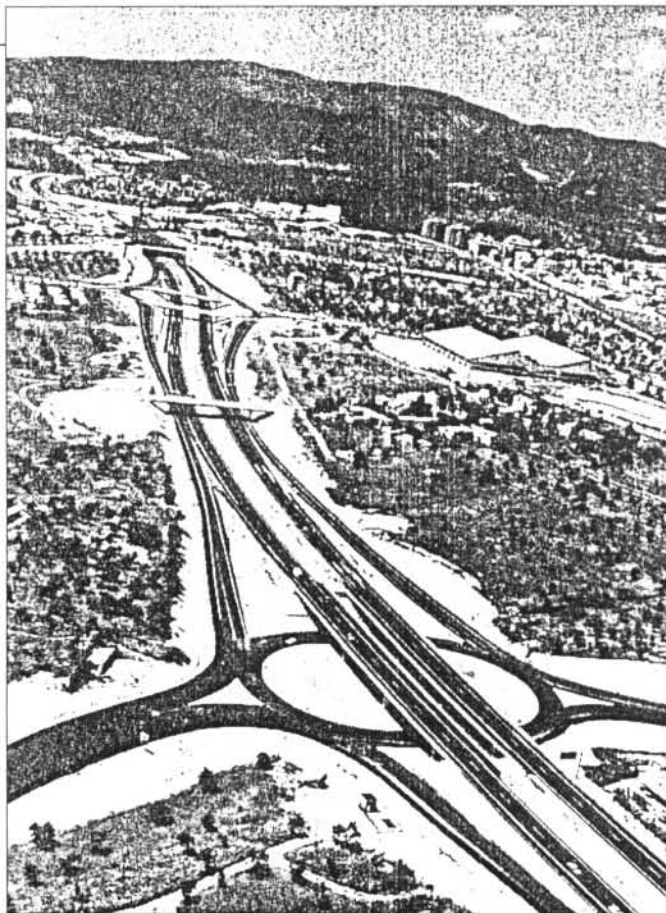
reteres actuals, que no descongestionariem amb una bona autopista?

En primer lloc, les intensitats mitjanes diàries de trànsit de vehicles a les carreteres -com es prou lògic- no són homogènies tot al llarg del seu recorregut. Els estudiants de 1er. de Geografia ben aviat aprenen que amb la distància disminueix el flux de moviment. No si val justificar una autopista de Palma a Manacor, vorejant Lluçmajor, Campos, Porreres i Felanitx, dient que la carretera Palma-Manacor suporta 20 o 30.000 vehicles diaris. Reconsiderem; la intensitat del flux de moviment depèn de a quina distància del focus considerat emissor preguem la mesura. Trenta mil vehicles circulen diàriament per l'entorn metropolità de Palma; trenta mil vehicles no roden cada dia entre Montuïri i Vilafra. Si la intensitat és alta a l'entorn metropolità, millorem les vies en aquest entorn, però no prolonguem abusivament la "solució" més enllà d'on acaba el problema.

D'altra banda, les autopistes són infraestructures viàries a mode de tub (s'entra i es surt) entre dos extrems, extrems en els quals també són diàries -com les intensitats de trànsit- les situacions de "cul de sac", d'embussament massiu, perquè s'ha drenat trànsit de les carreteres i s'ha encaixonat entre els guardaraïls de l'autopista.

(3ª) - I si... necessitam arribar més aviat al nostre destí i amb més seguretat que no ho tendrem amb una autopista?

Si volem (que no sempre és "necessitam") arribar al nostre destí podem emprar una autopista... o no. Escurçar el temps de recorregut té tant més sentit quan més llarga és la distància a recórrer; o altrament, en



Via de Cintura. Enllaços de Puigpunyent i sa Vileta.

distàncies curtes és "on un se la juga", en el sentit que pocs minuts s'avancen si el camí és poc. Amb les distàncies de la nostra illa, el suposat "guany de temps" no va gaire més enllà dels deu minuts. En condicions normals a ningú no té perquè provocar-li un trasbals partir deu minuts abans del que ho faria si anàs per autopista.

De segures les autopistes sí que ho pareixen, a primera vista. Però com a vies fetes per a la velocitat, com tothom sap, suposen vies en les que les topades i accidents solen acabar, malauradament, en morts. I també tothom sap que la primera (o la segona) causa de mortalitat en carretera és la velocitat. La seguretat en el trànsit no s'assoleix necessàriament amb més quilòmetres d'autopista: la seguretat vial a les carreteres té molt a veure amb l'eliminació de revolts tancats, punts sense visibilitat o punts negres, millora de l'asfaltat, senyalització clara i adequada..., i sobretot amb una mica més de vigilància i molta més educació vial (als conductors actuals, a més dels al.lots de

col.legi).

3- El poder; al capdavant, el poder.

Parlant, i coneixent als meus conciutadans llucmajorers, del projecte d'autopista de Llevant, més d'una vegada, a mode de retret, m'han enflocat un "però això és política". I ja està clar, que és política, germanet. Que sigui política a cap adult no li fa por, i manco si com entre noltros, ara, al 1997, fa vint-i-dos anys que provam de viure en democràcia.

El projecte d'autopista de Llevant "és política" ni que sigui tot just perquè apareix estretament vinculat pel Govern Balear a la signatura amb el Govern Central de l'anomenat "conveni de carreteres". Tant polític és l'assumpte d'aquest projecte d'autopista com ho pot ésser qualsevol altre conveni entre les administracions, l'estatal i l'autonòmica, ambdues comandades pel mateix P.P..

A Mallorca -em sembla; vull dir és una *simple opinió*- de la subordinació del "P.P.-Balear" al "P.P.-Nacional" ja en teníem notícia. Tal vegada estam davant una ocasió de veure la "sucursalització" del Govern Autònom al Gobierno Central. A mi, el cor, que volem que vos digui, em diu que tal subordinació és efectiva, atès que el "bloqueig" del dit conveni semblava venir donat per la pretensió des de Madrid d'imposar, afegidorament a l'autopista, un peatge (és a dir, una taxa més). Peatge sí, peatge no, peatge a aquells, peatge ja ho veurem... la qüestió clara és que "P.P.-Balear" i "P.P.-Nacional" estan d'acord en fer certa forma de **política territorial** (i tota política, per definició, és territorial o no és). La discrepància entre els governs Autònom i Central és de "pa-



gament": el qui paga, que i com; important qüestió, també política, aquesta vegada diguem de "economia política". Més d'un ha assenyalat, amb ribets de reclamació constitucional, que allò de: *pagaran els de fora per rodar aquí i els d'aquí no*, te poques traces d'esser.

El projecte d'autopista és un tema polític; els polítics adesiara fan declaracions als mitjans de comunicació tot referint-s'hi. Bé, els polítics en general ja és clar que no. Sembla com si des de Consolat de la Mar hagués bufat un vent tant fort i gelat que hagués deixat "mut" a més d'un batle de municipis afectats. Algun altre batle -del "P.P.-Balear", com els abans esmentats, per cert- que a la vara municipal suma una conselleria, sí que ha parlat. Em referesc al Conseller de Medi Ambient, Sr. Miquel Ramis, qui, en declaracions recollides per "El Dia del Mundo" (4-09-1997), declarà: "Mi propuesta es la de desdoblarse la actual carretera general y crear carriles de vehiculos lentos para

que esta vía no sufra una congestión circulatoria. La autopista no debe pasar de sa Pobra". I el mateix Sr. Ramis -supos que en aquesta ocasió en el lloc de batle- afegia: "... la apuesta del Consistorio es la creación de una línea de tren que comunique Inca, sa Pobra y Alcúdia". Com queda clar, l'autopista de Llevant, les autopistes, són temes polítics... fins i tot temes de manca de sintonia política dins del mateix partit i -més gros, encara- dins del mateix Govern. Em direu que aquí ja hi estam acostumats a veure tals contradiccions.

El que és més mal de beure és que les contradiccions no procedesquin de declaracions (allò de "ses paraules se les endu el vent"), sinó del que són les publicacions avalades i editades pel mateix Govern Balear. Si consultau el text "**Directrius d'Ordenació Territorial. Illes Balears. (Cap a un desenvolupament sostenible del territori)**", editat l'any 1996 -fa un any escàs- per la Direcció General d'Ordenació del Territori i Medi Am-

bient, Conselleria d'Obres Públiques i O.T. del Govern Balear (llavors també presidit pel P.P.), a la pàgina 60, podreu llegir: "Les grans vies de circulació de trànsit aporten accessibilitat però provoquen un important impacte territorial i el risc de la fragmentació d'unitats homogènies del territori. L'impacte deriva no tan sols de les mateixes vies, sinó també del conjunt de senyalitzacions, equipaments, serveis annexos i de l'emergència d'usos diversos que canvien el caràcter del territori original". I si encara no heu quedat amb els cabells ben drets d'astorament, provau d'anar a la pàgina 61 de la mateixa publicació on trobareu: "És evident que la forma de relacionar-se l'home amb la natura ha de canviar en el futur. La responsabilitat major que tenim és garantir un equilibri delicat i apassionant, d'acord amb el que s'ha anat desenvolupant durant segles en un espai carregat d'identitat i tradició a l'illa de Mallorca".

De la meua collita afegiria que la responsabilitat major del partit, que estant en el Govern produí tan magnífiques frases, és ésser conseqüent; o ha de fer el que edita en les seves publicacions, o d'una vegada per sempre més li ha de caure, feta bocins, la mascareta de "sostenibilitat per les nostres Illes" i "volem el bé comú".

4- "Pronto finale".

Deixau-me que acabi la vostra paciència, amics lectors, contant-vos una anècdota que em passà fa uns dies al treball. Comentàvem un grup d'amics les diverses malifetes mediambientals que pateix Mallorca, i amb ella tots els mallorquins, quan un exclamà indignat: ¡No sé on arribarem a anar; això no té remei!. Un altre de la colla li digué que ell mateix havia tengut en una altra conversa, semblant a la d'aquells moments, la mateixa reacció, i un polític de dretes li entaforà:

- "Occident no té remei!". ☹

Llucmajor tot un món



Associació de Comerciants i Empresaris de Llucmajor